

Gång- och cykelstrategi

Gnesta kommun

Beslutsinstans Kommunfullmäktige
Beslutad 2024-06-17
Dokumentansvarig Maja Berggren
Diarienummer KS.2024.198

GNESTA
KOMMUN 

Innehållsförteckning

Inledning	3
Långsiktig vision	3
Fyra målområden	3
Det här är en strategi.....	4
Bakgrund.....	4
Uppdraget.....	4
Därför satsar vi på gång och cykling.....	4
Gångtrafikanter och cyklisters behov.....	5
Andra aktörer som planerar för gång och cykling	6
Våga testa	6
Nulägesbeskrivning	7
Möjligheter och utmaningar.....	7
Gång- och cykelvägnät i Gnesta tätort	10
Gång- och cykelvägnät i Björnlunda	11
Gång- och cykelvägnät i Stjärnhov	12
Gång- och cykelvägnät i Laxne	12
Principer för ökad gång- och cykeltrafik	13
Behandla gång och cykling som egna transportslag.....	13
Arbeta med mobility management.....	13
Planera för en gång- och cykelvänlig bebyggelse	14
Målområden	14
M1: Enkelt och tryggt att gå och cykla till skolan	14
M2: Enkelt och tryggt att gå och cykla till jobbet och kollektivtrafiken ...	14
M3: Enkelt och tryggt att gå och cykla på fritiden	14
M4: Ett utvecklat gång- och cykelvägnät.....	15

Att gå eller cykla ska vara det naturliga förstahandsvalet för resor inom kommunens orter. Mellan kommunens orter ska det vara möjligt att cykla på ett säkert sätt.

Vision för Gnesta kommuns gång- och cykelstrategi

Inledning

Att kunna gå eller cykla till arbetet, skolan och fritidsaktiviteterna kan tyckas vara en självklarhet. Men det krävs en del för att det ska hända. Säkra gång- och cykelbanor, en positiv attityd till gång och cykling och fungerande kopplingar till kollektivtrafiken är exempel på förutsättningar för att vi ska välja att gå och cykla.

Enligt Naturvårdsverket är cirka 80 procent av alla resor i städer och tätorter kortare än 3–4 kilometer. Detsamma gäller i Gnesta. Vid en inventering av bilar på pendlarparkeringarna i Gnesta tätort 2023 framkom att många som bor inom Gnesta tätort tar bilen till tågstationen. Flera av dessa resor kan sannolikt ske till fots eller med cykel.

Gnesta kommun har goda förutsättningar för gång och cykling. I Gnesta tätort såväl som i Björnlunda, Stjärnhov och Laxne är målpunkterna koncentrerade och avstånden relativt korta. Samtidigt finns utmaningar som höjdskillnader och att många invånare bor på landsbygden.

Syftet med gång- och cykelstrategin är att ange riktningen för kommunens arbete med gång och cykling. Strategin är uppbyggd kring en övergripande vision och fyra målområden som efterföljande handlingsplaner ska sträva mot. Strategin redovisar också förutsättningarna för gång och cykling – generellt men också specifikt i Gnesta kommun.

Långsiktig vision

Gång- och cykelstrategin har en långsiktig vision som allt arbete med gång- och cykling ska sikta mot. Visionen är anpassad efter de förutsättningar som råder i Gnesta – en tätortsnära landsbygdskommun med goda pendlingsmöjligheter.

Att gå eller cykla ska vara det naturliga förstahandsvalet för resor inom kommunens orter. Mellan kommunens orter ska det vara möjligt att cykla på ett säkert sätt.

Fyra målområden

För att uppnå visionen har gång- och cykelplanen fyra målområden. De tre första målområdena är utformade så att kommunen kan arbeta med vart och ett i taget. Det fjärde målområdet, Ett utvecklat gång- och cykelvägnät, ingår i arbetet med alla de tre övriga målområdena.

M1: Enkelt och tryggt att gå och cykla till skolan

M2: Enkelt och tryggt att gå och cykla till jobbet eller kollektivtrafiken

M3: Enkelt och tryggt att gå och cykla på fritiden

M4: Ett utvecklat gång- och cykelvägnät

Det här är en strategi

Enligt Gnesta kommuns riktlinjer för styrdokument anger en strategi den övergripande inriktningen för ett ämnesområde eller en verksamhet. En strategi är långsiktig och redovisar olika vägval för verksamhetens utveckling. Konkreta mål och åtgärder formuleras i efterföljande planer eller program.

Bakgrund

Uppdraget

Kommunstyrelsens verksamhetsplan för 2023–2025 anger att gång- och cykelplanen från 2013 ska revideras. Samhällsbyggnadsförvaltningen har nu tagit fram en gång- och cykelstrategi som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med gång- och cykelfrågor i kommunen.

Utifrån strategin ska en handlingsplan tas fram som uppdateras varje mandatperiod. I den preciseras vilka åtgärder som ska prioriteras. Handlingsplanen ska vara kopplad till verksamhetsplanering och budget.

Uppdraget är en del i genomförandet av Gnesta kommuns översiktsplan. I den finns två övergripande mål:

- Gnesta ska vara en attraktiv kommun att leva, verka och bo i,
- En befolkningstillväxt om minst två procent per år.

I översiktsplanen finns också mål och strategier om att andelen gång- och cykelresor i kommunen ska öka och att kommunen ska bygga säkra gång- och cykelbanor.

Därför satsar vi på gång och cykling

Att gå och cykla är bra för hälsan

Att gå är det mest ursprungliga sättet för människan att röra sig på. Därför mår vi bra både psykiskt och fysiskt av att gå. Även cykling bidrar till bättre hälsa. Tillsammans beräknas gång- och cykelresorna förhindra 2 000 förtida dödsfall och minst 9 500 fall av kronisk sjukdom varje år.¹

För barn är rörelse extra viktigt. Fysisk aktivitet förbättrar barns hälsa, psykiska mående, inlärning, koncentration och sömnkvalitet². Ändå rör sig sju av tio barn i Sverige för lite.

¹ Miljö och Utveckling (2016). [Gång och cykling minskar risken att dö i förtid, Miljö och utveckling](#)

² Folkhälsomyndigheten (2023). [Fysisk aktivitet och stillasittande, Folkhälsomyndigheten](#)

I Sörmland är problemen särskilt stora – 16 procent av alla sörmländska fyraåringar lider av övervikt eller fetma.³

Genom att påverka de vardagliga resorna kan samhället göra de enklaste och största hälsovinster.⁴ Det finns därmed mycket att vinna på att planera för ett samhälle som underlättar för gång och cykling.

Att gå och cykla bidrar till ett levande samhälle

Gångtrafikanter och cyklister skapar liv och rörelse. I områden som är anpassade till gångtrafik är efterfrågan på bostäder högre och invånarna nöjdare.⁵ Tvärt emot vad många tror gynnas den lokala handeln av färre bilar – även på mindre orter.⁶

Många talar också om att ett ökat antal gående och cyklister bidrar till social hållbarhet. När vi promenerar möter vi på ett naturligt sätt människor med olika ålder, bakgrund och kön.

Att gå och cykla är bra för miljön

Av hushållens utsläpp av växthusgaser kommer 90 procent från transporter.⁷ Det är alltså en stor miljövinna om fler går eller cyklar i stället för att ta bilen.

Bilar och andra motorfordon orsakar också buller och luftföroreningar – inte minst på vintern när många använder dubbdäck. Problemen med dålig luft kan vara lika stora på mindre orter som på stora.

Att gå och cykla är yteffektivt

Till skillnad från bilar tar gångare och cyklister liten plats både när de står stilla och när de rör sig. Om fler går eller cyklar frigörs plats till dem som verkligen behöver bilen. Det här är särskilt relevant i en kommun som Gnesta där många bor på landsbygden och är hänvisade till bilen för att resa.

Gångtrafikanter och cyklisters behov

För att förstå gångtrafikanter och cyklisters behov behöver vi veta vilka de är. Till gruppen gångtrafikanter räknas personer som går, åker rullstol, rullar en barnvagn, åker skidor och leder en cykel. Dit räknas också personer som åker ett motordrivet fordon i gångfart, exempelvis en permobil.

³ Region Sörmland (2022). Övervikt och obesitas hos barn. [Övervikt och obesitas hos barn, Region Sörmland](#)

⁴ Boverket (2014). [Cykla för en god miljö, Boverket](#)

⁵ Spacescape (2016). [Värdeskapande stadsutveckling, Spacescape](#)

⁶ FOT, Fotgängarnas förening, Trafikverket (2020). [Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil? FOT](#)

⁷ SCB (2016). [Utsläppen från transporter en växande utmaning, SCB](#)

Till cyklister räknas personer som cyklar, kör elcykel, åker elsparkcykel eller segway och kör moped.

Gångtrafikanter och cyklister behöver en säker och trygg trafikmiljö. De tar liten plats, är oskyddade och syns dåligt jämfört med motorfordon. En säker och trygg trafikmiljö har låga fordons hastigheter, bra belysning och närvaro av andra människor.

Både gångtrafikanter och cyklister använder muskelkraft för att ta sig fram. Det innebär att de är känsliga för långa avstånd och nivåskillnader. Ett tillgängligt gång- och cykelvägnät utan barriärer och onödiga omvägar är därför viktigt.

För cyklister ger elcykeln nya möjligheter att ta sig fram även om det är backigt. Elcyklar – och i ännu högre grad el-lådcyklar – behöver dock extra utrymme i gaturummet eftersom de ofta kör med högre hastighet och tar mer plats än vanliga cyklar.

Tre grupper kräver särskild omtanke i planeringen av gång- och cykelvägnätet: barn, äldre och personer med funktionsvariation. Åtgärder som kan behövas är exempelvis offentliga toaletter, bänkar att vila på och tillgänglighetsanpassade ramper.

Andra aktörer som planerar för gång och cykling

I en kommun finns inte bara kommunala vägar utan också statliga och enskilda. Därför kan kommunen inte ensam bestämma hur gång- och cykelnätet ska planeras.

Gnesta kommun har ansvar för i princip hela vägnätet i Gnesta tätort och i orterna Björnlunda, Stjärnhov och Laxne. Utanför orterna har Trafikverket ansvar för det övergripande vägnätet och enskilda väghållare för mindre vägar och gator.

Trafikverket delegerar en del av trafikplaneringen till regionerna genom den så kallade Länstransportplanen. Genom den kan regionerna bland annat tilldela medel till kommunerna för hållbara transporter.

Det är också via länstransportplanen som kommunerna kan uttrycka önskemål om förändringar på det statliga vägnätet. Ett exempel är önskemålet om en gång- och cykelbana mellan Björnlunda och Gnesta – en fråga som Gnesta har drivit under många års tid.

Region Sörmland bedriver också egen gång- och cykelplanering. Ett exempel är en utredning som visar potentialen för cykling i länet. Ett annat exempel är samordna upprustningen av den regionala turismcykelleden Näckrosleden.

Våga testa

Om en förändring i resvanor ska ske behöver gång och cykling prioriteras i gaturummet. Åtgärder i infrastruktur är dock kostsamt och kan väcka känslor. Därför arbetar allt fler kommuner med temporära förändringar. Det kan handla om att installera mobila cykelställ i en parkeringsruta, måla ett tillfälligt cykelkörväg eller göra en sommargåata. Det här arbetssättet leder ofta till snabba beslut och en bra dialog med invånarna – om en tillfällig förändring inte faller väl ut är det bara att ta bort den.

Nulägesbeskrivning

Möjligheter och utmaningar

Gnesta kommun har en centralort, Gnesta tätort, och tre mindre orter som pekas ut som utvecklingsorter i översiktsplanen – Björnlunda, Stjärnhov och Laxne. Samtliga är små till ytan. Det betyder att det finns en stor potential att öka gångtrafik och cykling inom orterna. I Gnesta tätort är det maximala avståndet mellan centrum och tätortens ytterkant två kilometer.

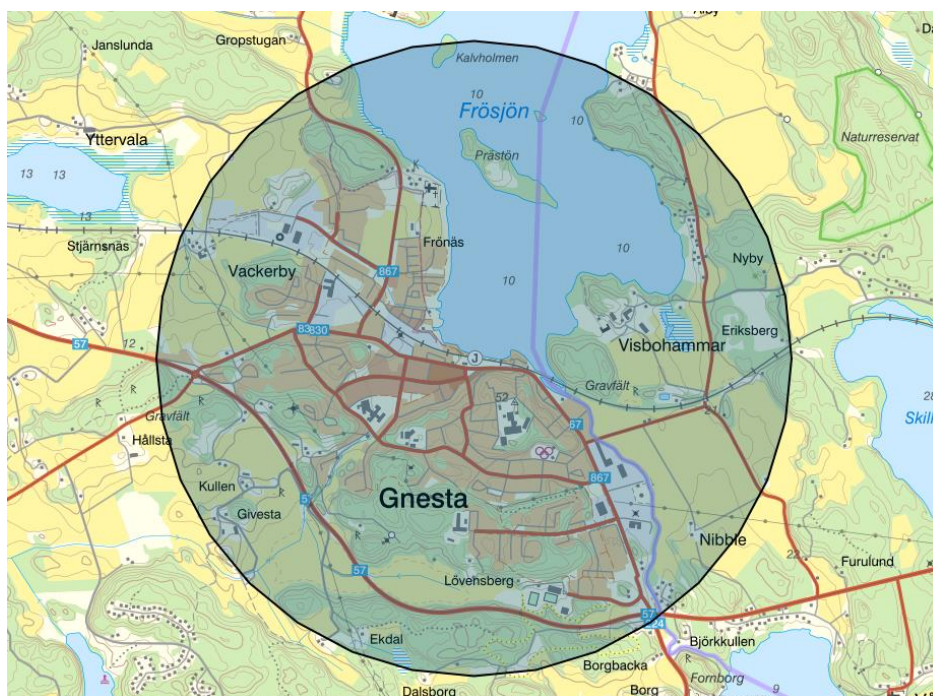


Bild 1. Cirkeln har en radie på två kilometer. Kartan visar Gnesta tätort.

Det finns också ett antal utmaningar för att öka andelen gång och cykling i Gnesta kommun. Liksom i många andra svenska kommuner är många kvarter gestaltade utifrån bilens framkomlighet med raka och breda gator. Det bjuder in till höga hastigheter och ger en sämre möjlighet för gångtrafikanter och cyklister att röra sig på ett säkert sätt.

I Gnesta tätort är topografin också en utmaning. Stora delar av bebyggelsen – inklusive de tre skolorna – ligger på höjder. Den största skolan ligger 36 meter högre än torget och bussterminalen vilket motsvarar ett 12-våningshus.

Många målpunkter för kommunens invånare ligger i Gnesta tätort – exempelvis livsmedelsbutiker, återvinningscentral, badhus, arbetsplatser, en F-6-skola, en friskola och en F-9-skola. Målpunkterna ligger relativt koncentrerat i tätorten.

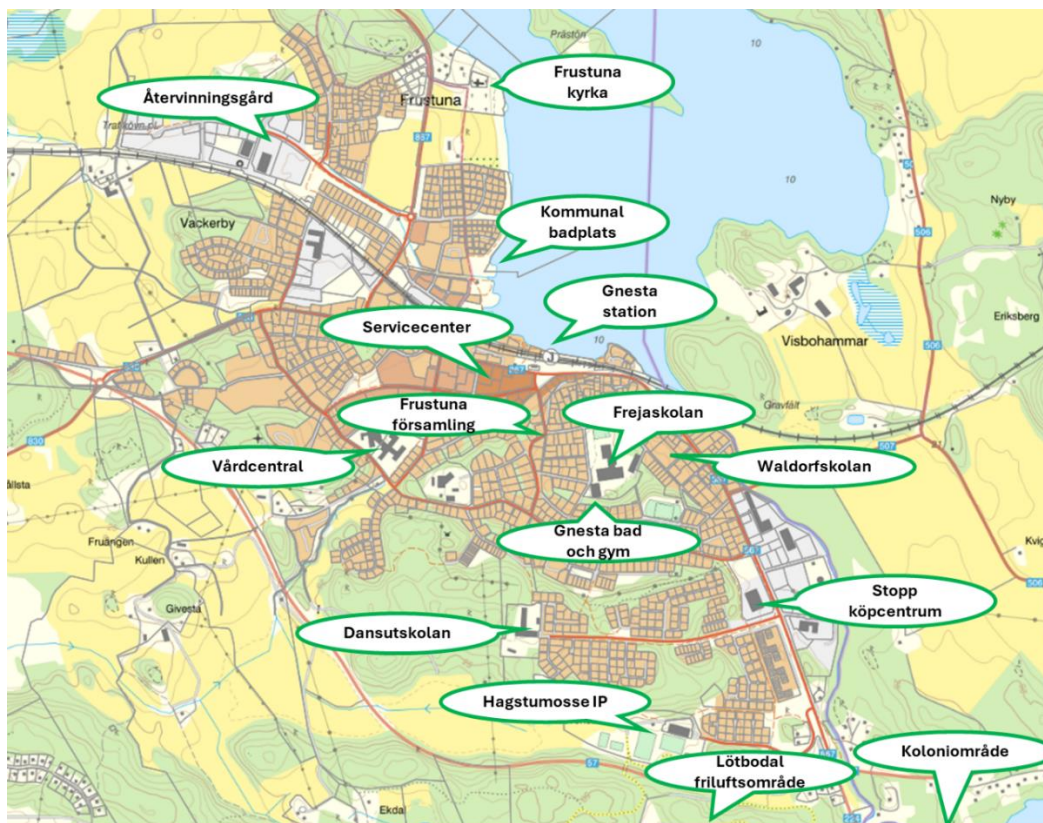


Bild 2. Målpunkter i Gnesta tätort.



Bild 2. Målpunkter Björnlunda.



Bild 3. Målpunkter Stjärnhov.



Bild 4. Målpunkter i Laxne.

Gång- och cykelvägnät i Gnesta tätort

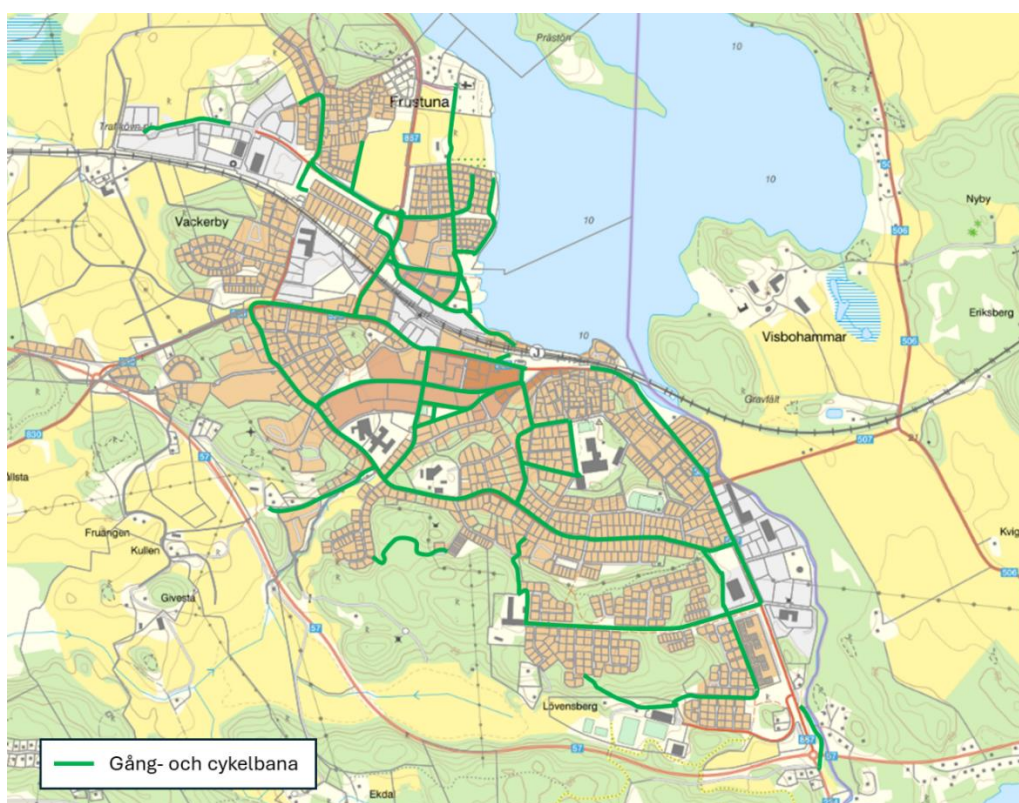


Bild 5. Gång- och cykelvägnät i Gnesta tätort

Gnesta tätort är centralort och har cirka 6 500 invånare. Gång- och cykelbanenätet är väl utbyggt. Några länkar saknas för att cykelvägnätet ska vara sammanhängande och några

cykelpassager vid korsningspunkter behöver ses över. På vissa håll behöver trottoarerna ses över. Bland annat behöver några breddas och vissa övergångsställen behöver trafiksäkerhetshöjande åtgärder. För att tryggheten ska öka behöver vissa sträckor belysning.

Det saknas cykelbanor mellan centralorten och kommunens övriga orter. På de vägarna är Trafikverket vägghållare. Det betyder att kommunen måste planera i samverkan med Trafikverket och Region Sörmland.

Gång- och cykelvägnät i Björnlunda

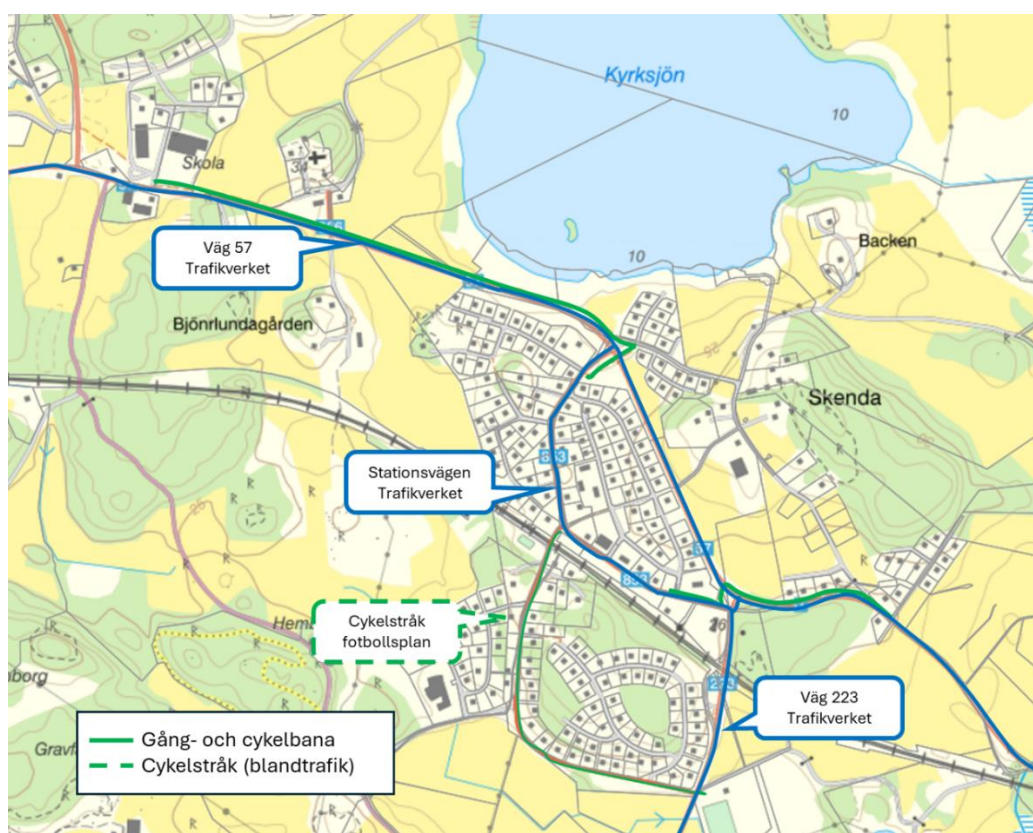


Bild 6. Gång- och cykelvägnät i Björnlunda

Björnlunda ligger cirka åtta kilometer väster om Gnesta tätort. Björnlunda är med sina drygt 800 invånare kommunens näst största ort. Där finns skola, fotbollsplan, butiker, restaurang och glasscafé. Den kommunala F-6-skolan ligger en dryg kilometer utanför tätorten vilket troligen är en bidragande orsak till att många barn får skjuts i stället för att gå eller cykla.

Det har länge funnits önskemål om en cykelbana mellan Björnlunda och Gnesta tätort. Väg 57 har till största del hastighetsbegränsningen 80 kilometer i timmen och är inte säker för cyklister. Kommunen och Trafikverket genomför för närvarande (2024) en så kallad åtgärdsvalsstudie för att analysera möjligheten att anlägga en gång- och cykelbana längs sträckan.

Gång- och cykelvägnät i Stjärnhov

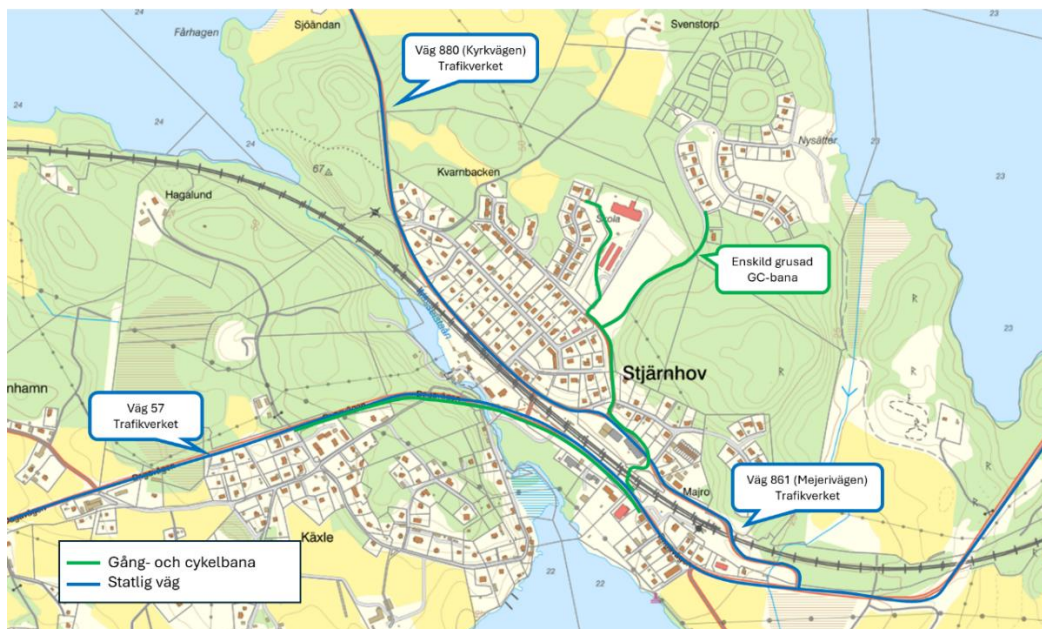


Bild 7. Gång- och cykelvägnät i Stjärnhov

Stjärnhov ligger cirka två mil väster om Gnesta tätort och har knappt 600 invånare. I centrala Stjärnhov finns butiker och i den norra delen av tätorten ligger en kommunal F-6-skola. Trafikverket är väghållare för alla genomfartsvägar.

Gång- och cykelvägnät i Laxne

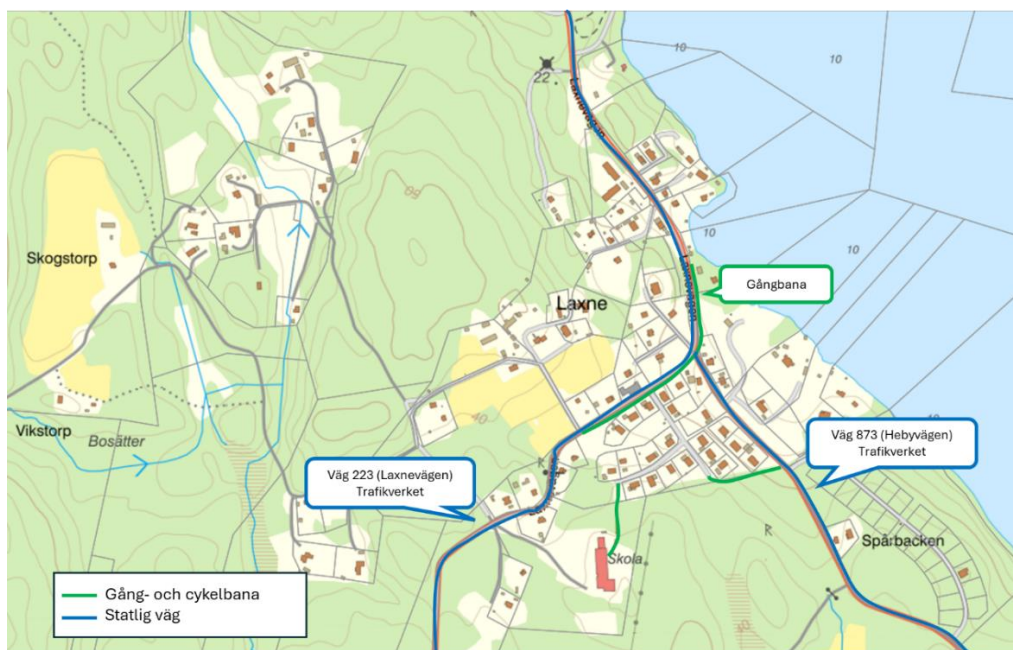


Bild 8. Gång- och cykelvägnät i Laxne

Laxne ligger 1,7 mil norr om Gnesta tätort och 1,4 mil Söder om Mariefred i Strängnäs kommun. Laxne har drygt 150 invånare och räknas därmed inte statistiskt som en tätort. I Laxne finns förskola, bad och återvinningsstation. Trafikverket är väghållare för alla genomfartsvägar.

Principer för ökad gång- och cykeltrafik

För att stärka kommunens arbete med gång och cykling finns vissa principer som kommunen kan arbeta efter.

Behandla gång och cykling som egna transportslag

Ibland glömmet vi bort att gång och cykling är egna transportslag. Det medför att bilar prioriteras framför gångtrafikanter och cyklister. När förutsättningarna för att gå och cykla är dåliga väljer fler att åka bil vilket gör trafikmiljön farligare och bullrigare. Det blir ond cirkel.

I planeringen av gång- och cykeltrafik är säkerhet högsta prioritet. För att få fler att gå och cykla krävs dock även gena och väl underhållna vägar, en variationsrik miljö och ett gång- och cykelnät som hänger ihop.

Arbeta med mobility management

Mobility management handlar om att främja hållbara transporter genom att påverka människors attityder och beteenden, exempelvis genom informationskampanjer. Det kallas ibland mjuka åtgärder och skiljer sig hårda åtgärder som att anlägga en ny gångbana eller sätta upp ett cykelställ.

Bäst resultat ger mobility management om det kombineras med ekonomiska styrmedel och förbättringar av infrastrukturen. Då kan biltrafiken minska med 10–30 procent – ibland med så mycket som 40 procent.⁸

Gnesta kommun ska arbeta med mobility management inom alla målområden. I fråga om att främja gång och cykling till skolan kan infrastrukturåtgärder exempelvis kombineras med information till barn och föräldrar, skyltning och tävlingar. På liknande vis kan kommunen arbeta med arbetsplatser och idrottsföreningar.

När kommunen utvecklar gång- och cykelvägnätet är det viktigt med information på kommunens webbsida. Kommunen ska också ha medborgardialoger för att hämta in önskemål från invånarna.

⁸ Trivector (2019). Framtidens mobility management – från beteende- till normförändringar, [whitepaper mm3-0.pdf \(trivectortraffic.se\)](https://www.trivector.se/whitepaper-mm3-0.pdf)

Planera för en gång- och cykelvänlig bebyggelse

Något som uppmuntrar till att gå och cykla är en variationsrik miljö. Det gäller särskilt gångtrafikanter. Fler vill gå där det finns en blandning av bostäder, affärer och arbetsplatser och där miljön är estetiskt tilltalande.

Gnesta kommun ska sträva efter att göra det attraktivt att gå och cykla i både befintlig och ny bebyggelse. När kommunen planerar ny bebyggelse ska gång och cykling vara utgångspunkten. Det är inte bara positivt för dem som ska bo i området – det bidrar också till att göra det nya området tillgängligt för alla. Exempel på faktorer som bör beaktas är gena gång- och cykelbanor, viloplats, belysning och utsmyckning.

Målområden

M1: Enkelt och tryggt att gå och cykla till skolan

Gnesta kommun ska ha säkra gång- och cykelbanor till skolorna. Gång och cykling ska prioriteras framför att bli skjutsad med bil. Målområdet kräver både åtgärder i den fysiska miljön och påverkansarbete via skolorna.

En inventering av cykelparkeringar som kommunen gjorde 2020 visade att få barn i Gnesta kommun cyklar till skolan. Inventeringen visade också att cykelparkeringarna vid skolan behöver rustas upp.

För att skapa en mer trafiksäker miljö kan det bli aktuellt med hastighetsbegränsande åtgärder och att minska biltrafiken runt skolorna.

M2: Enkelt och tryggt att gå och cykla till jobbet och kollektivtrafiken

Gnesta kommun ska underlätta gång och cykling till arbetsplatser. Det ska vara enkelt att ta sig till fots eller på cykel till de största arbetsgivarna, tågstationen och de största busshållplatserna. Viktigt är att det finns funktionella cykelparkeringar – helst med väderskydd.

I Gnesta är det redan i dag enkelt att ta med sin cykel i kollektivtrafiken. Det är något som kommunen kan informera invånarna om. I mån av plats får cyklar tas med på såväl Sörmlandstrafikens bussar som på Mälartåg och SL:s pendeltåg. För pendeltåget gäller cykelförbud vissa sträckor under rusningstrafik. Hopfällbara minicyklar, så kallade vikecyklar, får tas med överallt eftersom de betraktas som bagage.

M3: Enkelt och tryggt att gå och cykla på fritiden

I Gnesta kommun ska man kunna gå och cykla till fritidsaktiviteter. Det betyder att det ska finnas säkra gång- och cykelbanor till exempelvis idrottsplatser, friluftsområden,

badplatser och kulturskolan. Det ska också gå att cykla till kommunens mest populära sevärdheter. Vid målpunkterna ska det finnas funktionella cykelställ.

M4: Ett utvecklat gång- och cykelvägnät

En förutsättning för målområde 1–3 är att kommunen har ett utvecklat gång- och cykelvägnät. Gångtrafikanter och cyklister ska känna sig prioriterade i gaturummet och kunna nå olika målpunkter på ett säkert och logiskt sätt.

Det här betyder att kommunen behöver se över gång- och cykelvägnätet i sin helhet och åtgärda länkar som saknas.

Källor

Boverket (2014). [Cykla för en god miljö - Boverket](#)

FOT, Fotgängarnas förening, på uppdrag av Trafikverket (2020). Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil? [202001 FOT Kaijser Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil.pdf](#)

Miljö och Utveckling (2016). Gång och cykling ger minskad risk att dö i förtid. <https://miljo-utveckling.se/gang-och-cykling-minskar-risken-att-fortid/>

Region Sörmland (2022). Övervikt och obesitas hos barn. <https://samverkan.regionsormland.se/for-vardgivare/overviktochobesitas/>

SCB (2016). Utsläppen från transporter en växande utmaning. [Utsläppen från transporter en växande utmaning \(scb.se\)](#)

Skolverket (2019). [Positivt samband mellan rörelse i skolan och lärande - Skolverket](#)

Spacescape (2016). Värdeskapande stadsutveckling. file:///C:/Users/maja.berggren/Downloads/Vardeskapande-stadsutveckling-Rapport_161206.pdf

Trivector (2019). Framtidens mobility management – från beteende- till normförändringar, [whitepaper mm3-0.pdf \(trivectortraffic.se\)](#)